ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBÔA

(Camara de Comercio e Industria por decreto de 27 de Junho de 1903)

O COMERCIO PORTUGUÊS

COM O

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Relatorio do Ex.mo Sr.

Manuel Arriaga Brun da Silveira

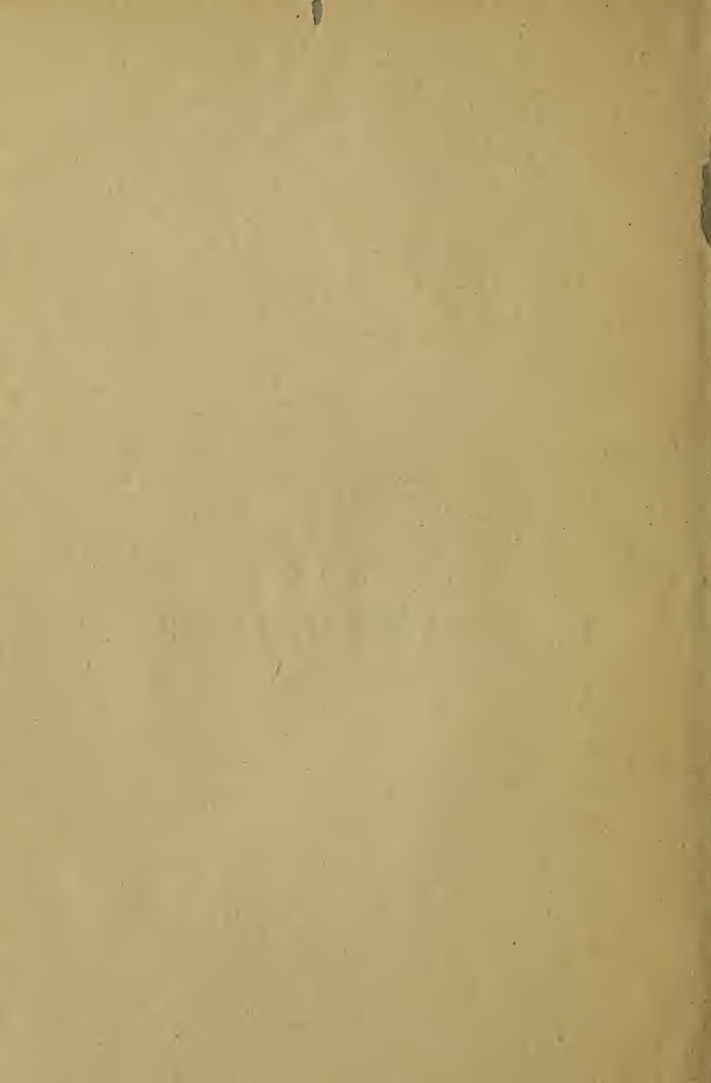
(Consul de 1.ª classe)

LISBOA

Composto e impresso na Typ. do Annuario Commercial

Praça dos Restauradores, 24

1915

O Comercio português
com o
Estado do Rio Grande do Sul

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBÔA
(Camara de Comercio e Industria por decreto de 27 de Junho de 1903)

O COMERCIO PORTUGUÊS

COM O

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Relatorio do Ex.mo Sr.

Manuel Arriaga Brun da Silveira

(Consul de 1.ª classe)

LISBOA
Composto e impresso na Typ. do Annuario Commercial
Praça dos Restauradores, 24

1915

Officio

Dirigido pelo sr. Manuel Brun da Silveira, ex-Consul de Portugal em Porto-Alegre, sobre o estabelecimento, em Lisboa, duma zona franca para produtos brasileiros

A transformação na vida económica mundial provocada pela nefasta conflagração européa e as suas causas devem fazer nos ponderar um pouco sobre a nossa situação afim de poder-mos tirar o maior proveito.

A guerra atual repercurtir-se-ha, infelizmente, atravez de muitos anos e as nações beligerantes só muito tarde poderão rehaver o grau de prosperidade em que se encontravam, e ái das vencidas, estas só com enormes sacrificios, se aproximarão ao que foram.

Os esforços do governo português para estabelecer um inter-cambio comercial solido e proficuo, entre Portugal e Brasil devem ser coroados de exito se soubermos interessar na vida nacional a nossa colonia, que fará sentir a sua influência a favor da Patria, pelas suas afinidades etnicas, pelo seu importante numero e avultado capital, que, devendo ser a primeira, se encontra em ultimo logar, dei-

xando passar para a direita as outras colonias que, mesmo da sua divisão, se aproveitam.

E' indiscutivel que uma acentuada má vontade por parte da colonia se levanta contra tudo que pretendemos fazer, devido á sua divisão, que se eliminará se lhe soubermos demonstrar, com provas irrefutaveis, que a Republica, emprega os seus esforços para fazer evoluir Portugal de harmonia com as exigencias da vida moderna.

Durante quasi tres anos de permanencia nas terras de Santa Cruz tivemos ensejo de verificar que, infelizmente, o Brasil económico tem passado para as influencias dos outros países, e que a nossa ha mais de 20 anos tem diminuido, comtudo, com os ótimos elementos que ainda hoje ali contamos, poderemos reconquistal-a.

Com a paralisação momentanea dos portos hanseaticos e principalmente o de Hamburgo, que por uma sabia propaganda e com sacrificios enormes, se transformou de um simples porto de Elba, em um dos principais portos do mundo, conseguiremos, se nos souber-nos unir sob o mesmo ideal «A prosperidade da Patria» converter Lisboa no que deve ser pela sua situação geografica, e a que a influencia das nossas relações, excessivamente melhoradas, com o Brasil, nos dá direito.

Emitar a Alemanha atraíndo a Lisboa, à

zona franca, os produtos do Brasil, manufatura-los, devolve-los a este país e espalha-los pelos mercados consumidores, deve ser o desejo de todos os portuguêses.

A industria do Brasil ainda que se encontra numa relativa fase de prosperidade não o é em absoluto, devido á carestia da mão de obra que influe no pouco desenvolvimento de alguns dos seus ramos.

O Brasil possue boas materias primas: borracha, cacau, lãs, café, couros, madeiras, minerios, tabacos, etc. etc. Importando-se estes produtos, manufaturando-os, devolvendo-os ao país de origem, criariamos em Lisboa as industrias destas materias primas, aproveitando a nossa mão de obra, relativamente barata, obtendo-se desta maneira carga de ida e de retorno para a nossa navegação destinada à America do Sul.

As industrias a explorar na zona franca, seriam a nosso ver, as seguintes:

Borracha

O desenvolvimento que entre nós e no Brasil tem tomado o automobilismo assim como a aplicação de todas as industrias de este genero, deve levar os capitalistas portuguêses a criar esta industria montando com todos os processos modernos, fabricas deste principal produto que entra em milhares de industrias.

Cacau

Sendo Portugal o seu maior produtor e juntando o do Brasil, acumulariamos as duas produções em Lisboa e não só o valorisariamos, visto assim tornarmo-nos os detentores de quasi dois terços da colheita mundial, como tambem fariamos a sua cotação que influíria na nossa situação cambial.

Lãs e algodões

No Rio Gronde do Sul e mesmo em S. Paulo a produção de lã é muito grande e poderiamos à sua sombra criar a industria textil na zona franca, importando-se destes Estados, e de outros, a lã e os algodões necessários para o estabelecimento desta industria.

Couros

A industria de cortumes é muito onorada no Brasil devido ao preço elevado do sal e da mão de obra. E' uma das mais prosperas na Alemanha que importa quasi a totalidade dos couros brasileiros, eis aqui uma industria qne se nos apresenta de facil realisação e de um lucro extraordinario para a empresa que a poder explorar em todos os seus ramos, neste momento devido à atual baixa do preço por falta do mercado consumidor de Hamburgo que está inacessivel.

Café

E' com este produto que as Companhias Hamburguêsas teem obtido a mór parte da carga de retorno necessaria à sua navegação. Os acionistas destas companhias arranjaram entre si um sindicato para adquirir todo o café possivel e atraí-lo ao porto de Hamburgo.

Os nossos capitalistas com um pouco de boa vontade transformariam Lisboa num mercado mundial de todos os produtos do Brasil.

Alem destas industrias poder-se-hão criar todas as suas derivadas.

Para o estabelecimento de um tratado de comercio com o Brasil, parece-nos que seria de grande vantagem a facilidade de entrada a dois dos seus produtos principais (carne de frigorifico e açucar de Pernambuco) e a livre entrada ao café de S. Paulo. Em troca obter-se-ía do governo brasileiro a entrada livre dos nossos azeites, vinhos de pasto e licorosos e das nossas conservas de peixe e carne que não prejudiquem as industrias já ali estabelecidas e de prosperidade garantida, ferragens, fazendas de linho, rendas e a todos os artefactos dos productos brasileiros feitos na zona franca que não será mais do que uma fabrica do Brasil às portas da Europa afim de proporcionar, à sombra da nossa mão de obra barata, a expansão à riqueza da vasta região que se estende do Oyapoca ao Plata.

Desta forma não só obteriamos o tratado de comercio com o Brasil como tambem transformariamos Lisboa num campo industrial dos seus produtos. A nossa navegação teria o seu futuro garantido e a nossa situação económica ficaria regulada definitivamente.

Com o inter-cambio mencionado no nosso trabalho anterior, de 21 de julho de 1914, e conjugando-o com a vida da zona franca teremos alcançado o desideratum da nova vida economica.

Obteremos com o intercambio projectado as seguintes vantagens e que se tornam imprescindiveis para a nossa prosperidade:

1.ª — A navegação portugueza para o Brasil;

2.ª — O estabelecimento de uma corrente migratoria periodica para os Estados do Rio Grande Sul, S. Paulo e Pernambuco;

3.ª — A eliminação quasi absoluta da emigração atual que ficará substituida pela emigração periodica, neste caso, mais vantajosa pela entrada do ouro representada pela sua economia, pela riquesa individual que contribuirá para a criação do pequeno lavrador que por sua vez redusirá, com o seu trabalho, e aplicação do seu dinheiro na agricultura, a importação dos produtos exoticos;

4.ª — A zona franca que será um Brasil na Europa e que na sua laboração representará uma entrada de ouro diaria, correspondente aos salarios dos operarios que em numero

elevado nela trabalharão, trazendo-os para a vida portugueza, o que influirá na regularisação dos cambios, operação inescusavel para tornar desafogada a situação do nosso comercio.

Zona franca e Arsenal da Marinha

Para o estabelecimento destes dois melhoramentos (cujo ante-projecto se encontra exposto numa das salas da Associação Comercial de Lisbôa) em local apropriavel (entre Olivais e Vala de Sacavem) de facil expropriação e com um excelente inter-land, recomendavel pela proximidade de Lisboa e sua accessibilidade e situação na margem direita do Tejo.

As obras da zona franca podem ser calculadas em 6.000 contos atendendo-se ao sistema de flutuação que reduz estes trabalhos a quasi 50 %.

Devido á dificuldade de momento em se obter capital portuguez e muitos menos extrangeiro, ousamos alvitrar que a Lloyd Brasileira que é quasi um patrimonio nacional e que por um conjunto de circunstancias o governo brasileiro anceia pôr em hasta publica, poderá, afim de se iniciar a carreira portugueza, aproveitar-se do subsidio que o governo portuguez se dispõe a dar, e fundar-se, de acordo com o governo brasileiro, uma linha de navegação Luso-Brasileira.

A Lloyd Brasileira é tripulada, quasi ex-

clusivamente por portuguezes, e, aproveitando-se das facilidades que o governo brasileiro lhes concede, ter-se-hia a certeza de um éxito garantido. No local mencionado para zona franca poder-se-ha construir com todos os melhoramentos modernos uma grande cidade. No ante-projecto está dividido em talhões de um hectare em numero suficiente para se estabelecerem todas as industrias. Na parte Norte onde se mencionam os diques, e destinada ao Arsenal, ha a area necessaria para se criar e desenvolver definitivamente entre nós a industria de ferro que poderia ser dada em concessão a uma casa italiana, franceza ou ingleza.

Atrair a Portugal os produtos do Brasil, manufatura-los, divolve-los e leva-los aos mercados consumidores deve ser o eixo da nossa vida futura, capacitando-nos que todos, sem excepção de credos politicos, nos devemos empenhar na consecução deste projecto que tão eficazmente concorrerá para o resurgimento da nossa nacionalidade, colocando-a no seculo XX de harmonia com as suas tradições gloriosas que, em logar de concorrerem para entorpecimento, como tem sido até hoje, sejam o estimulo de nos fazer andar na vanguarda da civilisação que tantas vezes imposemos aos outros povos.

Saude e Fraternidade. — Lisboa, 2 de novembro de 1914. — *Manuel d'Arriaga Brun da Silveira,* ex-Consul de Portugal em Porto-Alegre.

Lisboa porto central do Atlantico, caes natural da Europa, deposito dos produtos brasileiros, ás portas do velho continente, a 2, 3, 4, 5, 6 e 7 dias dos paises consumidores, quer residam na Europa, quer no norte de Africa, ou norte da America

Linha de navegação portuguesa, para as terras de Santa Cruz.

Exportação portuguesa para o Brasil.

Importação na zona neutra — Brasil na Europa.

Emigração periodica para o Rio Grande do Sul.

Reexportação dos produtos brasileiros para os paises consumidores.

O Comercio português com o Estado do Rio Grande do Sul

CAPITULO I

Lisboa porto central do Atlantico e cais natural da Europa — Uma zona neutra para o Brasil — Intercambio comercial entre Portugal e Brasil

Lisboa que no século dezeseis, acumulou no seu porto, o mais concorrido de todo o mundo, os produtos da Africa, da Asia e do Brazil, ás portas da Europa, em que os galeões ostentando os pavilhões de todos os países, que nessa época de nosso maior apogeu reconheciam a bandeira das quinas, vencedora de Ourique e descobridora de 17.000 milhas de costas maritimas, como a rainha dos mares, voltará em breve, a ter a vida daqueles tempos de harmonia com o século presente.

A guerra em que todas as nações estão empenhadas e que se encaminha para a vitória da mais forte, é feita no campo económico em que as mais práticas e audaciosas hão de vencer e predominar!

Através da história, vemos que os vários povos que floresceram, tiveram o seu apogeu como nós, decaíram rapidamente, deixando sómente vestigios que não são mais do que fontes historicas para assinalar a sua existencia e a sua civilisação.

Portugal que tem a honra inegualavel de ter sido o povo tenaz que cruzou todos os mares, que atravessou todos os continentes, tem a certeza que a nau de Vasco da Gama, jámais se apagará na memoria dos povos maritimos, ao passo que as moles de aço se hão de esquecer como coisas vulgares. Ora, o povo que representa a nau de Vasco da Gama, não pode ter findado sua vida nos mares, antes tem por obrigação reconquistar os seus direitos equiparando-se ao seu periodo aureo, dedicando-se no campo da pratica, á navegação mercante para o que conta com mais vantagens de que muitas outras nações que se orgulham de possuir flotilhas formidaveis.

No despertar da vida moderna, Portugal apresenta intactas as suas inergias e que talvez redobraram de valor no estado latente que desde 1578 até 1910, com rarissimos lampejos conservou.

Que tinha sido feito de gente tão valorosa que nos impoz á admiração do mundo inteiro? Era a pergunta que faziamos quando os desastres dos detentores dos poderes publicos se davam, precipitando-nos no abismo insondavel da perda da nossa independencia.

A vida intensa que se apresenta atualmente em Portugal, dá-nos a esperança que uma nova era de prosperidade se aproxima e que os eleitos do povo se dedicam ás questões que concorrem rapidamente para recompensar, em pouco tempo, o que durante anos e anos deixámos ir pára as mãos dos outros.

Países com menos colonias, sem tanta necessidade de expansão, sem tradições de marinheiros, possuem marinhas mercantes poderosissimas, chegando a pôr em cheque as dos outros que pretendem ser absolutos senhores dos oceanos.

Pelo quadro exposto no anexo n.º 1, se observam as marinhas mercantes de todo o mundo e a nossa, pela sua insignificancia não está registada. Comtudo, países que se nos aproximam pela população, pela superficie do dominio colonial e pelas relações comerciaes, ostentam marinhas importantes, como por exemplo a Holanda, com *659 navios e um total de 1.058.287 toneladas;* a Grecia com *409 navios e um total de 280.500;* a Espanha com *854 navios e um total de 775.581*, a Belgica com *160 navios e um total de 280.385;* a Dinamarca com *854 navios e um total de 752.754;* e Portugal com melhores meios de expansão, pela sua posição especialissima e com as relações apreciaveis com o Brasil, limita-se a ter *90.000 toneladas*, o que chega a ser irrisorio para não dizer muito triste!

Nos portos portuguêses passam anual-

mente 22.588 navios, deslocando 40.182.000 toneladas, e acima deste estão: os japoneses com 26.650 deslocando 40.404.000 toneladas; os alemães com 68.975 navios deslocando 44.593.000 toneladas; os italianos 65.712 navios com 51.491.000 toneladas; os francêses com 61.239 navios deslocando 55.669.000 toneladas; os dos Estados Unidos da America do Norte 69.135, deslocando 79.942.000 toneladas e os inglêses 140.164 deslocando 134.030.000 toneladas, por onde se vê que Portugal é o setimo país no movimento dos seus portos (vide anexo n.º 2).

Se pelo movimento dos portos estamos muito acima dos países que connosco confrontam pela sua posição, isto demonstra que é urgente e se impõe ao nosso brio e ás necessidades, sempre crescentes, da nossa expansão, uma marinha que não deve ser inferior a 600.000 toneladas.

Como consegui-la? Creando desde já os navios que serão os dignos representantes das naus e caravelas que descortinaram os reconditos oceanos.

O direito internacional protege os navios mercantes, ao passo que a marinha de guerra defende-se pela boca dos seus canhões.

Pagando Portugal ao mundo financeiro 40 % da sua receita, ou sejam 36.000 contos, ficam simplesmente 44.000. Para fazer um moderno Portugal, precisamos de, no campo da pratica, do comercio e da industria, adqui-

rir com alguns anos de trabalho, o dinheiro necessario para redimi-lo das dividas herdadas e lega-lo aos vindouros como um país emoldurado no seculo XX.

A nossa força está ainda no mar, nas unicas estradas estrategicas que nos restam, não para as conquistar á força armada, mas sim para nos libertarmos do jugo das marinhas estrangeiras que se teem aliado para estrangular o nosso comercio e portanto a nossa expansão economica.

O impulso dado pela nova vida portuguesa ás nossas industrias e com a luta para se debelar o analfabetismo, devemos contar com um aumento de produção enorme que forçará a procurar mercados seguros e tambem um aumento de gente habilitada a reclamar colocação.

A proposta junta dos directores da União dos Creadores do Rio Grande, em que manifestam ser homens praticos e inteligentes que, querendo aproveitar-se da necessidade de criar um mercado seguro á sua produção pecuaria, estudaram as dificuldades de um povo com o qual pretendem fazer uma permuta de interesses, apresenta-nos uma solução que, ainda que precise de ser muito ponderada, dá ensejo á solução tão desejada para a fundação da nossa marinha mercante, que a nosso vêr, será um inicio de uma era nova de futuro garantido.

Devemos ter sempre bem patente o exem-

plo das companhias holandêsas e alemãs, que ainda há alguns anos começaram as suas carreiras, e hoje só a America do Sul, lhes dá uma media de 500.000 toneladas a cada uma, observando-se que não teem a vantagem de possuir um milhão de patricios animados pelo sagrado amor de auxiliarem a sua Pátria e um país enorme, florescente dia a dia, como o Brasil, cujos laços indestrutiveis de amisade proporcionar-nos-hão ensejo, principalmente agora, que um conjunto de circumstancias tão bem estudado, parece apresentar-se.

O Rio Grande do Sul, compondo-se de uma superficie tão grande como a Dinamarca, a Holanda, a Belgica, a Servia e a Grecia, encerra nos seus campos, uma riqueza enorme, ameaçada quasi de ruina pela falta de consumo da sua capital produção, facto que relatamos mais adiante, sobre a industria bovina portuguesa e alimentação pela carne, que, uma vez industrialisada pelo ar frio, poderia ser consumida pelo povo português com a grande vantagem de lhe proporcionar uma alimentação higienica e barata.

Só a carne poderá concorrer com 96.000 toneladas (minimo) e que se elevará facilmente a 150.000 assim que esteja bem aceite pela nossa gente.

Os estancieiros que se interessam no Frigorifico comprometer-se-hão a carregar todos os produtos inherentes como couros, gorduras,

etc, e só em couros, teremos uns 800.000 que, ainda que não sejam destinados ao nosso consumo, constituirão carga para os nossos vapores e uma reexportação de Lisboa para os mercados consumidores, tendo ficado para a Companhia de Navegação 3/4 dos fretes da America do Sul á Europa, sendo o quarto restante destinado ao pagamento dos fretes ás empresas nacionais ou estrangeiras que os levarão ao seu destino, mediante um serviço combinado.

A nossa influencia no Brasil, dar-nos-ia parte do café, do cacau, da borracha, que seriam acumulados na zona neutra, a criar em Lisboa, para os produtos brasileiros.

Sem afectar os nossos interesses, nem preterir os nossos produtos, afim de conceder ao Brasil que, em face da referida proposta da União dos Criadores e das vantagens enormes que nos proporciona, poderá obter uma zona neutra de 2 a 3 km.^{2} destinados exclusivamente aos produtos das terras de Santa Cruz e facilmente acessiveis a 2, 3, 4, 5 ou 6 dias de viagem dos países importadores, quer residam na Europa e no norte da Africa, quer residam nos Estados Unidos da America ou no Canadà. Nesta zona edificar-se-ia uma cidade livre a que se chamaria Alvares Cabral e só a sua construção daria trabalho a milhares de operarios e seria dinheiro que ficaria na economia nacional.

O movimento extraordinario que esta me-

dida traria, partindo da parte dos portugueses, não só ao porto de Lisboa como á capital que começaria a ser o cais de desembarque do velho continente que, guardando nos seus armazens, em transito, os produtos do Brasil, se preparia tambem para receber os passageiros e turistas do Novo Mundo, que nela repousariam tres a quatro dias da fastidiosa travessia do Atlantico para proseguirem depois, por terra, em 32 horas, até á capital do mundo, Paris, ponto de sedução de toda a gente!

Com a criação desta zona, sem prejuizo para a nossa vida industrial, comercial e agricola, teremos tudo a ganhar o que se verifica no resumo seguinte, das vantagens desenvolvidas nos seus respectivos capitulos:

1.ª — Criação da marinha mercante para o Brasil e com ela iniciar uma nova epoca.

2.ª — Garantia da carga de retorno com as carnes frigorificadas, com couros, café, cacau, borracha, etc.

3.ª — Passageiros de ida e volta de todas as classes; de 3.ª classe uns 20:000 de ida e volta (emigração periodica). De 2.ª classe uma média de 10.000 de ida e volta. De 1.ª classe uma média de 3.000 de ida e volta.

Observações. — Atendendo-se a que os passageiros de 1.ª classe poderão perma-

necer em Lisboa, uma média de 4 a 5 dias cada um.

4.ª — Trabalho para o nosso operario, com a construção na zona neutra, de uma cidade.

5.ª — Uma alimentação economica e higienieca para o nosso povo que concorrerà para o robustecimento (vide capitulo n.º 2).

6.ª — Movimento no porto de Lisboa que pela sua posição previlegiada no Atlantico atraírá muitos e muitos navios a demandarem as mercadorias brasileiras.

7.ª — Atenuar a pavorosa emigração que se dá presentemente, reduzindo-a a menos de um terço.

8.ª — Aumento de riqueza individual pelo regresso do emigrante com as suas economias.

9.ª — Acabar com as crises parciaes que costumam assolar a nossa provincia.

10.ª — Aumento da nossa população.

11.ª — Aumento da nossa agricultura que influirá na diminuição da importação, libertando-nos do trigo exotico pelo acrescimo de pequenos lavradores, tirados da emigração periodica que lançarão nas suas terras as suas economias.

12.ª — Movimento geral em todo o país: aumento de trafico e de passageiros nos

caminhos de ferro; aumento da colecta; desenvolvimento na industria hoteleira, etc., etc.

Daremos em troca:

1.ª — Uma zona neutra para o Brasil.
2.ª — Facilidades á introdução das carnes frigorificadas, levando os municipios a fazer a sua municipalisação, visto serem elas as bases para se obter a corrente migratoria de 25.000 individuos remediados pelas suas pequenas economias, destinadas aos seus concelhos e, a carga de retorno para a Empresa de Navegação Portuguêsa.
3.ª — Facilidades a uma corrente migratoria de 20.000 a 25.000 pessoas.

Anexo n.º 1:

Riqueza bovina

	Em pastagens	Bovinos	Superficie
Grecia	37 %	360.000	64.679
Portugal	**27 %**	**625.000**	**92.157**
Servia	30 %	966.000	48.303
Noruega	3 %	1.095 000	321.477
Suiça	36 %	1.499.000	41.346
Turquia da Europa	27 %	1.629 000	169.300
Holanda	37 %	1.691.000	32.535
Belgica	27 %	1.857.000	29.450
Dinamarca	37 %	2 244.000	39.700
Espanha	20 %	2.369.000	497.244

	Em pastagens	Bovinos	Superficie
Romania	12 %	2.589.000	131.353
Suecia	4 %	2.730.000	447.862
Bulgaria	30 %	2.847.000	96.346
Italia	25 %	6.219.000	286.688
Inglaterra	30 %	11.727.000	314.667
França	11 %	14.298.000	536.464
Austria e Hungria	24 %	17.208.000	675.887
Alemanha	4 %	20.631.000	540.777
Argentina	40 %	29.117.000	2.806.400
Russia da Europa.....	16 %	37.921.000	5.862.565
Estados Unidos.......	25 %	69.080.000	9.413.309

CAPITULO II

A industria bovína portuguêsa — Como resolver o problêma da nossa alimentação — Unico meio prático de combater a tuberculose

Representando esta industria uma das nossas riquesas, parece à primeira vista, que a introdução das carnes frigorificadas poderá afetá-la e que os seus possuidores se levantarão em inergico protesto contra tal medida, se o frigorifico não apresentasse a intenção, em que está, de garantir a aquisição da produção bovina que é menos do que a suficiente para a nossa alimentação, sendo Portugal, nesta criação, o penultimo país da Europa (vide anexo n.º 1) e que pelas condições de seu solo, não se poderá nunca desenvolver em grande escala, atendendo-se ao seu grande desenvolvimento orografico.

Segundo a estatistica de 1909, a riqueza bovina em Portugal foi calculada em 625:000 cabeças, ao passo que a Belgica, com um terço da nossa superficie, possue 1.857:000; a Dinamarca, 2.244:00; a Espanha, 2.369:000; a Italia, 6.219:000; a França, 14.298:000, o que demonstra estarmos muito inferiores, quer em relação á nossa superficie, visto que em cam-

pos de pastagens, possuimos 27 %, ao passo que a Espanha tem 20 %; a Belgica 27 %; a Dinamarca 37 %; a Italia 25 % e a França 11 % (vide o anexo n.º 1), quer em relação á nossa população. Comparando Portugal com a Belgica, que apresenta tambem 27 %, vemos que ela numa superficie de 8.000 km.², possue 1.857.000 cabeças de bovinos, ao passo que nós, numa superficie de 25.000 km.² contamos, sómente, 625:000 atendendo-se, a que a maioria deste gado é destinado á lavoura e á industria de laticinios e que fará com que a sua mêdia de produção seja menor de que nos países onde a pecuária constitue só por si, uma industria importante, chegando a dar 15 % e ás vezes mais.

Calculando-se que 15 % da produção é aproveitada para o consumo, ou sejam

$$(625.000 \times 5 : 100)$$

31.250 cabeças, que numa média de 250 kilos nos darão a insignificante quantidade de 6.406 toneladas de carne, e, fazendo a divisão por 5.500:000, obteremos 1:110 gramas de carne de vaca, o que é irrisorio, para uma alimentação regular. Isto prova que só em Lisboa, Porto e algumas terras de provincia se come carne de vaca, genero que é preciso baratear, visto o seu excessivo preço, fazer com que a alímentação seja um problêma a atender, com todo o cuidado que requer, e os primei-

ros a resolvê-lo devem ser os municipios, visto dele depender o robustecimento da nossa raça e em nada prejudicar a nossa insignificante produção bovina. Os municipios tomando sobre si o papel simpatico de regenerar a nossa raça, infelizmente, tão definhada pela deficiente alimentação e, portanto, pelo pouco cuidado que este magno assunto tem merecido. Ao apresentar as carnes fregorificadas, visto haver uma diferença enorme entre estas e as congeladas, que não teem inspirado confiança, temos a certeza que uma vez expostas ás portas dos talhos municipais, terão o mesmo aspecto, da carne verde, com 50 % de abatimento, preço minimo que, devido aos varios factores expostos, se conseguirá obter.

A nossa produção pecuaria, será garantida pela Empreza Frigorifica do Rio Grande do Sul, que propõe adquiri-la e os municipios por sua vez se comprometerão a empregar a familia dos açougueiros que, devido ao grande desenvolvimento da venda de carne, terá a certeza de entreter a sua actividade e de a augmentar consideravelmente.

Esta classe que é relativamente pequena, desenvolver-se-ha muitissimo atendendo ao largo consumo que as carnes frigorificadas hão de ter, devido ao seu preço sem competencia.

O povo português precisa ingressar no evoluir dos tempos e acabar com anacronismos, que só representam ignorancia, e aceitar, sem retulancia, as carnes frigorificadas, con-

sumidas atualmente, pelos povos chamados os primeiros e que pretendem representar a civilisação,

E' preciso que os municipios, o Governo e todos os elementos que compõem a maquina administrativa portuguêsa, se capacitem das vantagens incalculaveis expostas neste trabalho e na bem elaborada proposta da União dos Criadores do Rio Grande do Sul que, não sendo animada por mero espirito de exploração industrial mas sim por uma necessidade de defesa, pretende criar um mercado certo para o consumo da sua produção que pode atingir a importante cifra de 800.000 cabeças, das quaes as melhores, serão destinadas a Portugal pelo preço de conveniencia ás duas partes contratantes que serão: a União dos Criadores do Rio Grande do Sul, por intermedio do seu Frigorifico, vendendo-se directamente ao povo português que a comprará por intermedio dos seus municipios, que representam a sua vontade.

A Republica Portuguêsa deve caminhar como uma verdadeira democracia dedicando ás questões de interesse geral do país todo o seu esforço inteligente e não ha duvida alguma que a alimentação publica é um problêma que se não pode adiar e que é preciso ser resolvido quanto antes, apresentando-se esta oportunidade que não acarreta sacrificios para nenhuma classe ou industria e antes vem melhorar todas e criar mais algumas.

A mais proficua luta que se pode travar contra a tuberculose é facilitar uma bôa e sã alimentação, em que a carne deve ser um importante factor, e, neste caso, tão acessivel ao rico como ao pobre, e acabar com a importação do gado espanhol que concorre para o encarecimento deste genero principal, quasi proíbido ás classes trabalhadoras.

A Holanda começa a importar carnes frigorificadas e possue a enorme quantidade de 1.691:000 bovinos, e a Italia já pertende tambem importar, não obstante possuir 6.219:000.

Apresenta a União dos Criadores, como acima dissemos, a solução pratica deste assunto.

A crise de carne é mundial e países como a America do Norte que até ha bem pouco tempo exportava carnes congeladas, hoje, já precisa de importar e ámanhã será um forte concorrente a disputar a carne no mercado internacional e já não nos poderá roubar, assim como os outros países, a que por contractos, baseados em interesses reciprocos, nos pertence.

Demonstrado como está que a carne industrialisada pelo ar frio não prejudicará em nada a nossa produção, e, antes poderá concorrer para uma reexportação, que, na sua passagem por Portugal, deixará sempre interesse.

Sendo este assunto a nosso vêr, um dos factores principaes para garantir a carga de retorno da Empreza Nacional de Navegação

nas suas carreiras para o Brasil, deve merecer de todos os portuguêses, o maximo apoio na sua resolução que realisa dois grandes problêmas.

1.º — A alimentação higienica e economica ao povo português que é o unico meio proficuo para debelar a anemia, principal causa do difinhamento da nossa raça e da tuberculose que, infelizmente, tanto vitíma a nossa população.

2.º — Garantia da carga de retorno para os nossos vapores que assim terão removida a dificuldade que nos impede a realisação da companhia e que uma vez montada será a garantia da nossa prosperidade e da reivindicação dos direitos a que Portugal tem jus, não só pela sua historia, como pelo resurgimento do seu povo sob o regime atual que assegurará a integridade nacional.

CAPITULO III

Emigração periodica — Meio pratico de atenuar a emigração atual — Desenvolvimento da nossa agricultura

A crise temerosa que atravessa a agricultura nacional torna em extremo critica a situação do nosso trabalhador rural, que emígra desiludido e atraído pela riqueza da terra da Promissão, Brasil, que tão rapidamente enriquece os poucos que, bafejados pela sorte e dotados de condições de resistencia, regressam num relativo curto periodo de anos á terra, construindo confortaveis edificações que seduzem incondicionalmente o português, simplista e repassado de espirito de aventura, que tão gloriosos dias trouxe á historia lusitana, força-nos acabar com ela e procurar, de uma forma segura, desenvolver a nossa riqueza agricola, aproveitando em favor do nosso país a inergia do imigrante que, pelo seu temperamento e coragem em deixar a sua Patria, é, talvez, o melhor factôr para a realisação deste projecto.

Confrontando-se Portugal com os outros países europeus, e possuindo condições muito especiaes para ser essencialmente agricola, está em penultimo logar, em face das outras

nações que, geralmente, com peores climas, apresentam areas incultas relativamente pequenas.

Limitando-nos a circunscrever o nosso confronto aos países cuja produção é congenere, devido aos seus climas identicos, verificamos que Portugal está muito inferior.

Pelo quadro seguinte vemos que a França tem somente 14 %; que a Italia 13 %; que a Espanha 20 %; que a Bulgaria 25 %; a Grecia 35 % e Portugal 46 % ou seja quasi metade da sua superficie (Vide anexo n.º 1).

Num paiz em que 46 % da sua area, está inculta não se deve deixar partir para o incerto, anualmente, um exercito de homens validos em numero tão grande como foi o de 1912, em que Portugal viu privadas as suas terras de 80.000 individuos, o qae representa um prejuizo para a sua economia geral.

Portugal, pelas suas relações especiaes para com o Brasil, deve procurar estabelecer para este país, uma emigração periodica que não afecte a vida dos seus campos e evite a emigração quasi em massa de aldeas inteiras, que ultimamente se tem dado.

O vasto territorio de que se compõe a Federação Brasileira, que se estende para o sul do equador, numa extensão enorme, proporciona ao governo português estabelecer para o Estado do Rio Grande do Sul, possuidor dum clima melhor do que o da Argentina,

uma emigração periodica egual á italiana que se destina áquela republica.

Esta emigração, uma vez estabelecida, evitará de futuro, a emigração que se tem feito até sem vantagens definidas para o nosso país e concorrerá para atenuar as crises que costumam convulsionar a vida economica portuguêsa e que dão ensejo ao engajador de, com facilidade, seduzir o nosso povo que pela sua boa fé, facilmente é arrancado da sua terra.

Ao anunciar-se uma crise agraria no norte ou no sul de Portugal, o serviço da emigração periodica, a cargo do Ministerio do Fomento, encarregar-se-ia de recrutar na zona atingida, o numero de individuos necessarios a esta emigração, que se poderá elevar a 25.000 e que corresponderá a outras tantas familias beneficiadas. Estes individuos, volvidos 6 mezes, entrariam como vencedores cheios de saude, retemperados pela viagem, animados com as suas economias, começariam por enriquecer com os trabalhos agricolas, com a melhoria da sua situação, a sua região e, quem sabe, alfim alguns anos, descarregariamos, como um fardo que nos tem sido muito pesado e absorvido milhares de libras para o estrangeiro, o trigo exotico da nossa importação.

Ao fim de dez anos teriamos pão suficiente para o nosso consumo e os 46 % de terrenos incultos, estariam reduzidos a 25 % ou menos.

E' o Alemtejo uma das primeiras provin-

cias que mais precisa de um trabalho de irrigação que por sua vez exige, se bem nos recordamos, a importancia de 5.000 contos e, iniciando-se esta emigração nos campos do Guadiana. teriamos levado, em cinco anos, a importante soma de 6 a 7.000 contos, quantia mais do que suficiente para pagar este progresso material que, uma vez concluido, nos dará grandes receitas.

Pela copia da circular, que vae junta, da União dos Creadores do Estado do Rio Grande do Sul e pela opinião que nos foi dada pelo Dr. Presidente do Estado, parece-nos apresentar-se agora um bom ensejo, não só para se iniciar este genero de emigração, como tambem para garantir passagens de ida e volta á empreza de navegação portugueza a crear para o Brazil o que se elevariam a £ 200.000 ou sejam a 5$00 cada uma, a importante soma de 1.000 contos e entrariam, como economia dos emigrantes, anualmente em Portugal, 1.500 a 2.000 contos, quantia suficiente para atenuar qualquer crise agraria que se desse numa das egiões do país.

Tem o Governo da Republica Portuguêsa pretendido acompanhar a iniciativa particular á qual devemos não termos desaparecido como nação livre, e, decerto, não deixará perder esta oportunidade que contribuirá para o progresso e prosperidade da nossa terra e adaptar Portugal ao evoluir dos tempos.

Esta medida elevará a economia individual

e, emquanto durarem os latifundos portuguêzes, o governo, para não prejudicar a màrcha da prosperìdade portuguêsa, deve levar os seus proprietarios a arrendar, quando as não possam cultívar, as areas excedentes, que serão aproveitadas pela emigração periodica que, regressando á Patria com as suas economias, transformarão o solo irritantemente inutil, em fontes perenes de riquezas o que aumentará a exportação portuguêsa e deminuirá a importação, que é, presentemente, maior 55 $^0/_0$.

Emquanto que a Espanha, apresenta uma peseta por habitante como deficit, entre a importação e a exportação, nós, infelizmente, contribuimos com 8 escudos por habitante para a economia mundial.

Portugal, com uma população mais densa do que a Espanha, com um dominio colonial enorme de 8.060.000 k^2, com portos de primeirissima ordem, com relações internacionais regulares e com um país como o Brazil predisposto moral e materialmente a estreitar o intercambio comercial, encontra-se ainda com um pavoroso deficit de 55 $^0/_0$ entre a sua exportação e importação e tem de pagar o juro de um passivo inutil de 40 $^0/_0$ da sua receita.

Em face do exposto, facilmente se infere a necessidade que ha em estabelecer a emigração periodica que, só por si, constitue uma rede de interesses tão grande que nos deve levar a estudar qual o meio mais pratico de a realisar de harmonia com os desejos dos ele-

mentos predominantes do Estado do Rio Grande do Sul que, dotados de um espirito invulgar de empreendedores, estão dispostos a transformar este riquissimo Estado, numa florescente Argentina.

Observações. — O Estado do Rio Grande do Sul, dividido em 25.000 proprietarios, anciosos por se prepararem como verdadeiros agricultores, animados pelo exemplo dos 4.000 primeiros, reclamarão, amanhã, instantemente, emigrantes desta categoria, para desenvolverem a sua agricultura o que fará com que o numero de emigrantes se eleve a 25 ou 30.000.

Representando cada um uma economia de £ 12, teremos, em cinco anos, uma media anual de £ 250.000, ou sejam mil duzeutos e cincoenta contos que se espalharão pelos nossos campos como uma chuva de ouro e converterão os terrenos incultos, em filões inexauriveis de riquêsas.

As crises parciais desaparecerão por completo e a emigração atual, ficará reduzida a um terço, conseguindo-se com ela resolver o problema dominante neste trabalho: passageiros de 3.ª classe de ida e volta para a Empreza de Navegação Portuguèsa.

CAPITULO IV

Navegação portuguesa para o Brasil

E' a navegação portuguesa para o Brasil, um dos problemas inexcusaveis neste momento para o nosso país, visto ser a garantia da nossa expansão economica e a nossa reconquista dos mares.

Apresentando o presente trabalho, não temos em mira senão a boa vontade e uma idéia, que, não nos parecendo impossivel, poderá realizar-se, se todos envidarmos nossos esforços para a sua consecução.

Pela discussão do projecto da navegação para as Terras de Santa Cruz, apresentado ultimamente por Sua Ex.ª o Ministro das Finanças e pelas apreciações feitas pelas associações comerciais portuguêsas, vemos que um dos impecilhos, preciso de resolver, é a carga de retorno.

Um dos elementos com que desde já se conta é a atual emigração, fenomeno impossivel de evitar devido á falta de trabalho e a uma série de crises pertinazes em embaraçar a marcha honesta e progressiva dos governos da República.

Portugal, em 1910, quasi esquecido e riscado pelos senhores do Mundo como nação

livre e independente, como potencia colonial que é de facto, e como potencia maritima que tem de ser, devido ás administrações transactas e que pretendem ainda mostrar o seu critério politico alimentando, com elementos despeitados e snobs, uma campanha de difamação contra a sua Pátria e contra os homens que tem sómente pretendido levantá-la ao nivel moral, social, economico e politico das nações que se chamam as primeiras detentoras dacivilização.

Um regime que representa o sentimento nacional e que é apoiado pela alta mentalidade portuguêsa, não se pode facilmente abalar perante o desejo egoista de meia duzia de mal intencionados que, esquecendo a noção elevada da Pátria, tem pretendido a intervenção estrangeira para satisfazer odios pessoais.

Felizmente bem longe nos encontramos das vontades individuais e estamos em plena soberania das colectividades que constituem a força vital do nosso país.

Recapitulando a obra benemerita e gigantesca da República, observamos um facto que há muito se não dava, enquanto os fundos dos outros países se ressentem das convulsões politicas da Europa, os nossos vão tendo suficiente cotação e uma tendencia a subir pelo reconhecimento dos financeiros estrangeiros que na vida nova portuguesa, vêem a garantia dos seus capitais. A propria campanha de descrédito contra os homens da República e

á sua administração, se é um mal, concorre para um bem, porque não só é um reclame para a vida democrática, como um ensejo para rebater com numeros (argumentos irrefutaveis) a mentira e impôr a verdade sobre a grande obra que é, nem mais nem menos, a consolidação da Pátria Portuguêsa.

As vantagens demonstradas nos capitulos antecedentes impelem-nos, incondicionalmente, para a navegação destinada á parte ocidental sul do atlantico.

Para o estabelecimento da navegação para a America Portuguêsa são precisos os seguintes factores:

1.º—Carga de retorno.
2.º — Passageiros de 3.ª classe de ida e volta.
3.º — Passageiros das outras classes.
4.º — Emigrantes periodicos que, na sua ida e volta, concorram para uma receita certa (vide capitulo n.º 3).
5.º — Contracto solido para garantir a carga de retorno e eliminação da concorrencia das companhias estrangeiras.
6.º — Realizar um intercambio entre Portugal e Brasil e, principalmente, entre os Estados da Federação, que por um conjunto de circunstancias, possam dar-nos a preferencia (vide capitulo n.º 1).
7.º — Uma zona neutra em Lisboa para acumular os produtos do Brasil e tor-

ná-los acessiveis em poucos dias aos seus consumídores, notando-se que estes produtos ser-nos-hão concedidos por deferencia e contribuirão com 3/4 dos seus fretes para os cofres da Companhia (vide capitulo n.º 1, e anexo n.º 1).

8.º — Facilitar a introdução das carnes frigorificadas.

Desta forma esperamos que todas as facilidades do Governo Federal, apoiadas pelas necessidades e interesses do Estado do Rio Grande do Sul, serão dadas á nossa navegação.

Da nossa ascendencia moral, politica, social e economica sobre o Brasil, das afinidades que nos ligam a este povo irmão há tudo a esperar e não devemos perder uma oportunidade, que, a nosso vêr, se apresenta muito auspiciosa.

Caso seja aceite e compreendida a aplicação deste projecto, devem os navios ter uma deslocação de 10.000 toneladas e 14 milhas de velocidade, reservando-se para frigorifico, 3.500 toneladas para as carnes industrialisadas pelo ar frio, no Rio Grande do Sul (vide capitulo n.º 2). O seu tipo deve obedecer ao dos vapores da classe D. da Mala Real Inglêsa, aplicando-se-lhe uma segunda classe e alargando-se a primeira, o que se fará facilmente, visto serem precisas, somente, 2.500 toneladas para frigorifico.

A criação da zona neutra é imprescindivel e nada afecta os nossos interesses, visto que os produtos são somente depositados, pagando o minimo «ad-valorem», em transito, e ser uma medida de um alcance extraordinario (vide capitulo n.º 1).

A emigração a estabelecer exigirá um periodo de 45 dias para a vinda e outros tantos ou mais para volta, fazendo com que os vapôres devam ter capacidade para tres mil emigrantes, poderemos transportar, fazendo um calculo de tres vapores por mez no referido periodo, 13.500 emigrantes e, caso este numero aumente, aproveitaremos os vapores da Empresa Nacional, que no seu regresso obliquarão sobre São Tomé, onde conseguirão carga de retorno, isto só na hipotese dos vapores da Empresa para o Brasil, não chegarem para o elevado numero de emigrantes desta classe (vide capitulo n.º 3).

Esta navegação concorrerá para atenuar a atual que nos é prejudicial, e para a riqueza individual que se espalhará gradualmente no nosso país.

Obtendo-se carga de retorno, passageiros de todas as classes e a corrente migratoria e periodica, assim como os outros produtos, e contando com a nossa exportação que duplicará, senão triplicar, a nossa companhia está mais do que garantida e em condições de não admitir concorrencia.

Sendo uma das bases da carga de retorno

as carnes frigorificadas, conforme dizemos no capitulo n.º 1, deve-se levar os municipios a municipalisarem as carnes, afim de proporcionarem aos seus habitantes uma sã e barata alimentação, que por sua vez ocasiona entreter os braços inactivos com a emigração periodica para este Estado, dependente da introdução deste genero de primeira necessidade.

Ficam assim expostas as condições em que se poderá estabelecer a navegação portuguesa para o Brasil, resolvendo quatro grandes problemas de que depende o nosso futuro e que se relacionam com toda a nossa vida.

Anexo n.º 1:

Quadro demonstrativo da marinha mercante

	Navios	A vapor	Toneladas
Argentina	279	212	177.079
Turquia	341	162	202.692
Brazil	409	342	280.508
Belgica	160	154	288.385
Grecia	420	322	585.870
Dinamarca	854	651	752.754
Espanha	591	526	775.551
Austria-Hungria	382	377	846.488
Russia	1.191	649	895.258
Suecia	1.440	975	931.482
Holanda	659	559	1.058.287
Japão	866	861	1.203.220
Italia	1.077	479	1.340.508
França	1.478	890	1.976.862

	Navios	A vapor	Toneladas
Noruega.........	2.070	1.113	2.154.655
Estados Unidos..	2.273	1.191	2.856.655
Alemanha.......	2.199	1.856	4.466.880
Inglaterra.......	11.442	9.901	19.418.824

Anexo n.º 2:

Movimento maritimo nos portos

	Navios	Toneladas
Dinamarca..........	67.636	4.037.000
Noruega............	21.865	9.012.000
Grecia..............	12.665	9.625.000
Austria-Hungria....	34.600	10.110.000
Suecia..............	33.580	1.380.000
China..............	67.600	4.603.000
Turquia............	21.980	26.078.000
Russia..............	26.130	26.266.000
Holanda............	28.766	27.820.000
Belgica.....	21.058	28.557.000
Brazil...............	40.186	37.347.000
Espanha...........	38.308	39.711.000
Portugal	21.588	40.182.000
Japão...............	26.650	40.004.000
Alemanha..........	68.973	44.593.000
Italia	65.712	51.491.000
França	61.239	55.669.000
Estados Unidos.....	69.795	79.942.000
Inglaterra..........	140.164	134.030.000

Observações.—No primeiro ano poderemos contar somente com umas 40.000 toneladas de

carne frigorificada e segundo informações que obtive de Montevideu os fretes da Empreza da Mala Real são os seguintes:

Uma tonelada de carne frigorificada 17 pesos ouro (18 escudos) supondo-se que a empreza levará 15 escudos obteremos nas 40.000 toneladas 600.000 escudos quantia que tenderá a aumentar com a montagem de mais emprezas frigorificas, visto que o Rio Grande em um breve periodo de tempo ficará habilitado a fornecer mais de 600.000 cabeças ou sejam 220.000 toneladas de carne e que poderemos consumir quando levarmos o nosso povo a comer uns 40 quilos por habitante e por ano.

Poder-se-ha obter para carga de retorno 800.000 couros para serem reexportados de de Lisboa para Hamburgo e Anvers, praças importadoras deste genero. Os couros pagam de frete 65 shilings por tonelada e fazendo a empreza portuguêsa por 55 ficando os restantes para o frete de Lisboa ás praças referidas, teremos para a nossa empreza, calculando em 10 quilos cada couro, aproximadamente, teremos 8.000 toneladas, a 55 shilings ou sejam 100.000 escudos.

Falando com o meu colega italiano sobre a emigração periodica para a Argentina, ele me afirmou ser de 300.000 individuos que cruzam o Atlantico em direcção áquela republica, pagando de passagem de ida e volta 180 francos, e se se elevar a emigração pe-

riodica para este Estado a uns 20.000 individuos, teremos para a Empreza Portuguêsa a importante quantia de, cem passagens a £ 8, ida e volta £ 160.000, que a 5$00 darão a elevada quantia de 800.000 escudos.

Resumindo poderemos contar para a companhia, além das outras cargas e passageiros de outras classes com estas tres importantes verbas:

Carnes frigorificadas.	600.000	escudos
Couros	100.000	»
Emigração periodica.	800.000	»
	1.500.000	»

Quantia mais do que sedutora para animar todos os portuguêses na consecução de patriotico fim da creação da Navegação Portuguêsa para o Brasil.

Devido ao interesse que a creação da marinha mercante para o Brasil está despertando no meio oficial espero que se obterá, com todo o apoio dado pelo Dr. Presidente, deste Estado, a eliminação dos direitos de importação sobre o carvão preciso para a viagem de regresso, fazendo-se dois depositos: um no Rio de Janeiro e outro na cidade do Rio Grande do Sul, cuja barra, em breve, dará acesso aos grandes vapôres e de cuja descripção envio uma copia (anexo n.º 1), e que tem sido, até hoje, a unica dificuldade para a realisação da fundação do Frigorifico, que,

segundo a União dos Criadores, estará concluido no proximo ano e coincidirá com a iniciação das nossas carreiras.

Consulado de Portugal em Porto-Alegre, 20 de julho de 1914. — O Consul, *Manuel de Arriaga Brun da Silveira.*

Porto-Alegre, 20 de julho de 1914.

Ex.mo Senhor Ministro dos Negocios Estrangeiros:

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex.a o incluso oficio da União dos Criadores do Rio Grande do Sul sobre a possivel introdução de carnes frigorificadas em Portugal, e que apresenta, a meu ver, a solução de quatro problemas que por serem capitaes, precisam de ser muito ponderados afim de que possamos tirar o maximo partido.

O Estado do Rio Grande do Sul, é um dos Estados da Federação que tem a sua vida quasi independente do resto da União e dotado de elementos que, senão superiores, podem-se nivelar com os melhores que o Brasil tem dado á civilisação. Atravessa presentemente uma crise que, pela vez primeira, suscita duvidas sobre o seu futuro e faz prevêr que a industria do xarque, que até hoje tem sido a base da receita rio-grandense, entrou num periodo de decadencia e não é mais do que transitoria, encaminhando os países de grande criação de gado para os frigorificos, unico meio pratico, não só para tirar maior proveito, como para a sua facil colocação.

Vendo nesta necessidade de resolver o pro-

blema economico rio-grandense, uma oportunidade para ser aproveitada por nós, ao abrigo da amisade, raras vezes perturbada por um ou outro espirito jacobino, repelido e censurado pela familia brasileira, que o Brasil, país irmão, dotado de riquesas que apenas se encontram num leve inicio de exploração se tornarão em fontes inexgotaveis.

Estamos em face de quatro grandes dificuldades para encetar um periodo de vida nova e que se torna urgente resolver. São estas dificuldades as seguintes:

1.ª — A creação da nossa marinha mercante para o Brasil;
2.ª — O problema da alimentação do nosso povo;
3.ª — O aumento da nossa agricultura;
4.ª — Atenuar a emigração prejudicial e pavorosa que se dá atualmente e que é preciso acabar, antepondo-se-lhe uma emigração periodica, conforme indicamos no capitulo n.º 3.

Para a creação da marinha mercante portuguesa a proposta da União dos Criadores dá-nos o ensejo de talvez a realizar, devido ao jogo de interesses que poderá estabelecer entre Portugal e Brasil e, principalmente, entre o nosso país e o Rio Grande do Sul.

Este Estado pela sua posição geografica e pelo seu clima quasi identico ao nosso, poderá

proporcionar-nos uma emigração periodica, que, durante seis mezes de ausencia, viria trabalhar nesta região a exemplo do que se dá na Argentina com a emigração italiana e espanhola, tambem devido á troca das estações.

Esta emigração, segundo a referida proposta, talvez se possa elevar a 25:000 individuos e mesmo a mais, visto que a sua requisição será feita á proporção que o estancieiro refractario, se vá capacitando das vantagens e lucros que os seus visinhos obteem com ela.

O Rio Grande é naturalmente destinado a ser um país agricola e o estancieiro que representa a familia dos lords, talvez um pouco egoista, e olhando, sómente, a lucros rapidos, não tem querido compreender o seguinte axioma — a pecuaria não é mais do que uma industria transitoria que impele incondicionalmente á agricultura que é a base da riqueza de um país, não sendo a pecuaria mais do que sua auxiliar.

Ainda que grande maioria não queira compenetrar-se da veracidade desta afirmação terá que render-se á evidencia dos factos.

A propaganda desta ideia e a necessidade de evolução, neste Estado, farão com que se desenvolva a agricultura, que, uma vez estabelecida, reclamará um exercito de homens válidos que não será inferior a 20:000. Dêstes 20:000, considerando que dez mil sejam casados e dando-se para cada casal um numero de cinco pessoas, teremos, com os dez mil sol-

teiros, 60.000 individuos beneficiados anualmente e, estimando-se a emigração atual em 75.000 por ano, atenuariamos esta emigração, que tanto prejudica o nosso país, ficando reduzida a 15.000, que, esmagados pela adversidade, ainda serão abrigados a partir para o desconhecido. Comtudo para a emigração periodica deve-se escolher de preferencia, os individuos com familia para que o numero dos beneficiados seja maior.

A emigração periodica concorrerá para acabar com as crises parciaes, que, em meu entender, são a causa principal que facilita ao engajador o recrutamento de emigrantes e que tem causado, principalmente nas regiões do Douro e das Beiras, o despovoamento de aldeias inteiras.

E preciso observar que esta emigração constituirá um exercito que regressará á Patria alegre, retemperado e conscio do seu dever, e que lançará como uma chuva de ouro, nos nossos campos, as suas economias, proporcionando um grande aumento na nossa riqueza agricola *e passageiros de terceira classe de ida e volta para a Companhia de Navegação Portuguêsa para as terras de Santa Cruz* (vide capitulo n.º 3).

O Frigorifico, uma vez a funcionar, destinando os seus produtos ao nosso País, facilitará 96.000 toneladas de carne frigorificada (e não congeladas, que estão reprovadas), que serão consumidas pela nossa população tão

infesada pela sua deficiente alimentação, concorrendo-se, desta fórma, para se lhe tornar acessivel o que hoje vê por mero luxo, a carne, a um preço minimo, devido á conjugação de interesses reciprocos e a eliminação do *grande exercito de intermediarios* que, só por si, sobrecarrega as carnes em 30 %. Quer isto dizer que as carnes serão postas á venda pelo preço de 50 %, a menos, do que as carnes verdes e 25 %, tambem a menos, do que as congeladas já em Portugal.

Só as carnes frigorificadas contribuirão com *96.000 toneladas para a Companhia de Navegação Portuguêsa.*

Os municipios portugueses ao compreenderem a grande vantagem que para as suas regiões lhe traz a introdução das carnes frigorificadas e a emigração periodica (dependente da introdução das carnes), representando o regresso de cada individuo, sem ter prejudicado a vida municipal, com uma média de economia de £ *10, que no total de «20.000», dá a importante soma de £ 200.000, que a 5$00 cada uma, produzem mil contos,* o que será mais do que suficiente para, em cada ano, se atender ás necessidades das vereações que se veem a braços com crises agrarias, e o unico meio pratico de evitar o exodo atual e provocar o aumento das suas populações.

Os municipios tomarão o encargo de montar os frigorificos que serão pequenos e duma despesa insignificante, facilmente recuperada

numa pequena taxa suplementar nas carnes frigorificadas e que, em quasi nada, agravará o seu preço baratissimo.

Contando com estes dois factores imprescindiveis para a realisação da nossa marinha mercante — carga de retorno, passageiros de terceira classe de ida e volta, e das outras classes, — temos a certeza que ela será um facto que se impõe para reconquistar o logar a que temos direito na epoca presente.

Tomo a liberdade de chamar a atenção de V. Ex.ª para o capitulo n.º I sobre a situação de Lisboa e vantagem de crear uma zona especial para o Brasil, sendo esta, a meu ver, uma medida acertadissima e que lançará nos cofres da empresa de navegação portuguesa, $^3/_4$ dos fretes da America portuguesa para a Europa, reservando-se o quarto restante, para os fretes de Lisboa aos portos do destino ou consumidores.

Aqui tem V. Ex.ª o que se me oferece informar sobre o oficio da União dos Criadores do Rio Grande do Sul e que nos concede um palpitante e oportuno assunto, resolvendo ao mesmo tempo os quatro problemas de que depende o nosso progresso:

1.º — A creação da marinha mercante para o Brasil;
2.º — O problema da alimentação;
3.º — O aumento da nossa agricultura e expansão economica;

4.º — Atenuar a emigração atual com o estabelecimento de uma corrente migratória periodica;

que decidirão o nosso futuro e a nossa prosperidade por serem, a meu ver, os quatro pontos cardeaes para dêles se tirarem todas as direcções precisas á nossa vida moderna.

Esperando as ordens de V. Ex.ª, aproveito o ensejo para apresentar os protestos da minha mais alta consideração e elevada estima.

Saude e Fraternidade.—O Consul, *Manuel de Arriaga Brun da Silveira.*

Mapa demonstrativo da situação de Portugal, em relação aos outros países da Europa, em que se verifica que nos campos peores, está em primeiro logar e nos campos melhores, infelizmente, está em ultimo logar

	População	SUPERFICIES					Produção bovina	Alimentação pela carne, por habitante	Percentagem anual por 100.000 habitantes na emigração	Emigração durante o decenio de 1900 a 1910	Aumento da população durante o periodo de 1850 a 1900	Diferença entre a importação e exportação por cada habitante		Marinha mercante — Sua tonelagem	Movimento nos portos por toneladas	Extensão das linhas ferreas em quilometros	Dividas publicas por habitante — Escudos	Observações
		Total	Cultivada	Pastagens	Florestas	Incultas						Importação — Escudos	Exportação — Escudos					
Noruega	2.393.000	321.477	2	3	24	71	1.095.000	32	840	188.000	920.000	$40	—	2.154.331	9.012.000	3.010	43$00	
Grecia	2.632.000	64 679	19	37	9	35	360 000	34	—	—	1.150.000	3$80	—	585.870	9.626.000	1.590	63$20	
Dinamarca	2.757.000	39.780	44	31	7	18	2.334.000	27	270	71.500	1.020.000	11$00	—	752.754	4.037.000	3.490	30$00	
Servia	2.922.000	48.303	29	30	18	23	966.000	34	—	—	1.290 000	—	1$80	—	—	707	48$60	
Suiça	3.765.000	41.346	17	36	19	28	1.499 000	26	140	49.000	940.000	31$00	—	—	—	5.100	30$60	
Bulgaria	4.329.000	96.346	27	30	18	25	2.847.000	26	—	—	1.300.000	3$60	—	—	—	1.908	23$00	
Portugal	**5.500.000**	**92.157**	**24 %**	**27 %**	**3 %**	**46 %**	**625.000**	**8**	**530**	**317.600**	**1.700.000**	**9$60**	—	**100.000**	**40.182.000**	**2.900**	**131$60**	
Suecia	5.522.000	447.862	9	4	48	39	2.730.000	26	480	245.000	1.620.000	13$00	—	931.482	4.380.000	13.840	27$00	
Holanda	5.858.000	32.536	28	37	8	27	1.691 000	28	50	27.100	2.100.00	46$00	—	1.058.287	27.820.000	3.120	78$80	
Romania	5.960 000	131.353	42	12	20	26	2.589.000	34	—	—	760.000	3$20	—	—	—	3.360	52$80	
Turquia	6.130.000	169.300	15	27	25	33	1.629.000	—	—	—	1.800.000	8$60	—	202 692	26.072.000	7.130	23$00	
Belgica	6 694.000	29.456	43	27	18	12	2.847.000	28	—	—	2.450.000	24$40	—	288.385	28.557.000	8.280	46$00	
Espanha	19.083.000	497.244	39	20	21	20	2.369.000	29	530	1.066.100	4 540 000	$20	—	775.551	38.711.000	14.960	96$40	
Italia	34.565.000	286.682	46	25	16	13	6.219.000	11	1.190	3.5!2.200	8.863.000	6$80	—	1.340.508	51.491.000	17.025	72$40	
França	39.252.000	536.464	59	11	16	14	14.298.000	35	25	91.000	3.700.000	3$60	—	1.976.862	55 669.000	48.782	174$60	
Inglaterra	45.732.000	314.667	48	30	4	18	11.727.000	56	1.430	2.377.200	14.240.000	15$60	—	19.418.824	134.030.000	37.480	84$40	
Austria-Hungria	51.314.000	675.887	40	24	30	6	17.208.000	26	546	2.444.000	14.673.000	1$40	—	846.488	10.110.000	46.740	73$20	
Alemanha	64.926.000	540.777	49	16	26	9	20.631.000	27	45	279.600	20.970.000	5$40	—	4.466.880	44.593.000	60.624	78$00	
Russia	142.585.000	5.862.535	26	16	39	19	37.921.000	26	—	—	49.100.000	—	1$40	895.258	26.266.000	59.410	* 30$40	* Só na Europa

Porto Alegre, 6 de julho de 1914.

Ex.mo Sr. Alfredo Gonçalves Moreira.

M. D. Presidente da União dos Criadores do Rio Grande do Sul.

Tenho a honra de acusar a recepção do oficio de V. Ex.a, de 2 do corrente, incluindo um esboço para o estabelecimento de um solido intercambio comercial entre Portugal e Brasil, especialmente com este Estado, que, pela indole da sua população e pelo seu clima, tem condições especiaes para se transformar num paiz muito prosperrimo, devido a ter, á sua frente, elementos progressistas, como é essa União que tanto tem demonstrado a sua boa vontade em resolver os problemas que exigem rapida solução.

Diz V. Ex.a ser o meu país um dos mercados convenientes para a colocação de carnes frigorificadas no Rio Grande e creio que não será dificil a sua introdução desde que seja baseada numa reciprocidade de interesses.

A navegação portuguêsa para o Brasil é, de facto, um dos empreendimentos que constitue uma ambição da nação portuguêsa e que, desde que V. Ex.a, com a sua grande e louva-

vel iniciativa, concorra para a sua consecução, facilmente será estabelecida com um accordo comercial entre Portugal e Brasil.

As vantagens mencionadas por V. Ex.ª para o Rio Grande do Sul, são enormes, e as que proporcionam a Portugal são tambem enormes e só elas, por si, dão ensejo para uma *entente* de cujos resultados não duvidamos.

Apresenta V. Ex.ª para este Estado as vantagens seguintes:

1.ª — Eliminação das crises economicas pelo novo e seguro marcado para as carnes congeladas;
2.ª — Valorisação e fixação dos preços dos seus gados;
3.ª — Estabelecimento da riqueza agricola nos campos que forem cultivados pela emigração portuguêsa;
4.ª — Finalmente maior riqueza economica e consequente aumento das rendas publicas e particulares;
5.ª — Um entreposto em Lisboa, ou seja, a produção do Brasil ás portas da Europa;

Em troca Portugal terá:

1.ª — Garantia de carga de retôrno para a sua navegação;
2.ª — Passageiros de 3.ª classe de ida e volta em numero que avultará tanto mais quanto se desenvolver a agricultura dos nossos campos;

3.ª — Garantia de trabalho durante quatro ou seis mezes para os emigrantes portuguêses;

4.ª — Um meio de poder exportar em pé a sua produção pecuaria para outros paízes da Europa obtendo assim maior remuneração por ela;

5.ª — Finalmente beneficios de ordem social por um lado, com o maior consumo de carne em Portugal que muito influirá sobre a saude e robustez das populações, e por outro de ordem economica com a entrada das economias levadas pelos agricultores para a circulação daquele país.

Na reciprocidade dos interesses apresentados para os dois paizes ha mais de que a certeza do bom resultado desta iniciativa que muito honra essa União e que é mais uma das muitas provas da sua dedicação pelo desenvolvimento deste Estado que se tem acentuatuado como um dos mais florescentes da Federação Brasileira e que conta com recursos extraordinarios pelo desejo desinteressado de colaboração de todos os seus elementos apoiando a acção inteligente e superior de S. Ex.ª o sr. Dr. Presidente do Estado.

Permitta-me V. Ex.ª uma breve observação sobre as vantagens para Portugal e que me parece capital para o bom exito deste projecto que, talvez, seja, em breve, uma realidade.

A unica dificuldade que se poderá opôr, em Portugal, á introdução das carnes frigorificadas, é a de pequeno numero de criadores portuguêses, que sem terem a certeza do consumo da sua produção, se levantarão em protesto contra tal medida, que para o seu bom resultado, deve ser patrocinada, como V. Ex.ª muito bem afirma, pelos Municipios.

Removida esta dificuldade pela garantia dada por essa União, ou pelo Frigorifico, á produção bovina portuguêsa, nada mais impedirá a sua realização, que pelo seu preço minimo, *devido a eliminação do ganancioso exercito intermediario,* proporcionará uma grande saida ás carnes frigorificadas, elevando-se, talvez, a 20 quilos por habitante e por ano, o seu consumo.

A terceira vantagem para este Estado que joga com a segunda para Portugal, representa uma medida acertadissima, de grandes e proficuos resultados para os dois países e o estabelecimento da agricultura, no Rio Grande do Sul, será uma das garantias da sua prosperidade e dela dependerá o futuro desta otima região, que conta no seu solo, riquezas que, devidamente aproveitadas, contribuirão para a independencia economica do Brasil que assim se libertará do trigo exotico visto que este Estado, pelo seu clima, é o seu celeiro natural.

Tomo a liberdade de lembrar a V. Ex.ª que estando-se organizando a companhia por-

tuguêsa de navegação para as Terras de Santa Cruz, seria de grande alcanse que a União dos Criadores subscrevesse entre os seus abastados associados uma parte do capital necessario, ainda que fosse pequena, não só para ter ascendencia sobre a propria companhia, como para a subordinar aos interessse do Frigorifico.

Aproveite este agradavel ensejo para reiterar a V. Ex.ª os protestos da minha mais alta consideração e elevada estima.

Saude e fraternidade. — O Consul, *Manuel de Arriaga Brun da Silveira.*

Copia do oficio n.º 98, da União dos Criadores do Rio Grande do Sul.

Porto-Alegre, 10 de Julho de 1914.

Ill.mo Sr. Manuel de Arriaga Brun da Silveira, D. Consul da Republica de Portugal.

Nesta capital.

Temos a honra de acusar o recebimento do atento oficio de V. Ex.ª de 6 do corrente, em resposta ao nosso do 2 do mesmo mez.

Folgamos que as ideias esboçadas naquele nosso documento tenham encontrado o desejado acolhimento de parte de V. Ex.ª, cuja colaboração julgamos indispensavel e da maior eficacia para leva-las para o terreno pratico.

Abordando as ponderações que V. Ex.ª se dignou fazer sobre as dificuldades que encontrarão essas ideas por parte dos criadores portuguêses que poderão considerar comprometido o consumo dos seus produtos, cremos que essas aprehensões não serão um obstaculo serio, toda a vez que a empreza frigorifica poderá garantir a colocação na produção portuguêsa adquirindo-a para encarregar-se da sua venda, mediante condições e reciproca conveniencia.

Quanto á subscrição de acções da empreza de navegação que está em organisação em Portugal, comquanto, nos pareçam muito procedentes as ponderações de V. Ex.ª, não poderá a «União dos Criadores» fazel-o, porque, como sindicato agricola que é, os seus estatutos e a lei que rege essas associações; vedam-lhes o emprego do seu patrimonio em explorações mercantis.

Não obstante, a União dos Criadores intercederá com seus bons oficios junto á empreza frigorifica que se vae fundar sob os seus auspicios, para que seja posta em pratica a rasoavel lembrança de V. Ex.ª, toda a vez que a esta empreza sejam concedidos os favores que tivemos ocasião de lembrar anteriormente.

Aproveitamos este ensejo para renovar a V. Ex.ª, os protestos de subida consideração e apreço.

Cordeaes saudações. — *Alfredo Gonçalves Moreira,* Presidente.